

RAPPORT ANNUEL 2024 | ROADMAP 2025

Rapport du Comité de pilotage (COPIL)

A9 SIMPLON

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

scienceINDUSTRIES
SWITZERLAND

ASTAG+

asphalt**suisse**



Chambre Valaisanne
de Commerce et d'Industrie
Walliser Industrie-
und Handelskammer

DISCLAIMER

Le comité de pilotage «Transports de marchandises dangereuses au Simplon» pilote et surveille la mise en œuvre de la feuille de route 2025. Il est composé de représentants du canton du Valais, de l'Office fédéral des routes, de l'Office fédéral des transports, de l'ASTAG, de scienceindustries, d'Economiesuisse et de la Chambre valaisanne de Commerce et d'Industrie.

index

4

Synthèse

- 04 Programme de mesures
- 04 Enseignements-clés 2023-2024

6

Introduction, généralités

- 07 Définition et classification des marchandises dangereuses
- 08 Panneaux orange de danger sur les unités de transport
- 09 OPAM et méthodologies pour l'étude des risques liés aux TMD
- 10 Clarifications concernant l'épichlorhydrine
- 10 Groupe de travail DATA 2024
- 11 Collaboration avec l'OFDF

12

M1: Réduction des transports des marchandises les plus dangereuses

- 12 Objectifs de la mesure
- 13 Déclarations volontaires des entreprises partenaires
- 14 Marchandises dangereuses du groupe épichlorhydrine
- 16 Recherches d'alternatives
- 16 Transfert sur le rail des gaz liquéfiés

17

M2: Déclaration volontaire des TMD au col du Simplon

- 17 Objectifs de la mesure
- 18 Transports de bitume
- 18 Sondage de l'ASTAG
- 18 Contacts avec d'autres secteurs d'activité

19

M3: Contrôles accrus de la sécurité sur l'A9 Simplon

- 19 Objectifs de la mesure
- 20 Statistiques des contrôles effectués par le CCTL Simplon
- 23 Contrôles sur les systèmes de freinage des unités de transport ADR
- 24 Statistiques d'accidents de la circulation impliquant des unités de transport ADR
- 24 Infrastructures supplémentaires de contrôle à Gondo

25

M4: Monitoring Simplon

- 25 Objectifs de la mesure
- 26 Recensement automatique des TMD au Simplon
- 27 Comptage automatique à St-Maurice, transit à travers le Valais
- 29 Transit à travers le Valais, données de l'OFDF

31

M5: Infrastructures et offre en intermodalité

- 31 Objectifs de la mesure
- 32 Stratégie de fret ferroviaire
- 32 Infrastructures d'intermodalité

33

M6: Contrôles sur les autres axes routiers

- 33 Objectifs de la mesure
- 33 Activités 2023, mesure mise en pause

34

M7: Point de contact unique

- 34 Objectif de la mesure
- 34 Communications

35

Pour terminer

- 35 Conclusions
- 35 Suite de la mise en œuvre de la feuille de route

‘’ Synthèse

Programme de mesures

Dans son rapport de 2017 sur le transfert, le Conseil fédéral a demandé au Canton du Valais de réduire les risques associés aux transports des marchandises dangereuses (TMD) passant par le col du Simplon. Ce faisant, il donnait suite à un postulat déposé au Conseil national en 2014 réclamant le transfert sur le rail de ce type de transport.

En réponse à cette demande, le Canton du Valais, assisté d'un groupe de travail ad hoc composé de représentants de l'économie, a élaboré à la fin de 2022 un plan d'action intitulé «TMD Simplon – Roadmap 2025». Cette feuille de route visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses sur cet axe routier repose sur sept mesures, dont les travaux de mise en œuvre ont débuté le 1^{er} janvier 2023 et dont l'avancement durant l'année 2024 fait l'objet du présent rapport. La Roadmap 2025 et ses rapports d'activité sont disponibles sur le [site internet de l'État du Valais](#).

Enseignements-clés 2023-2024

L'activité des sept mesures de la feuille de route sur les deux premières années permet de tirer ces principaux enseignements :

M1

Réduction des transports de marchandises les plus dangereuses

Le transport d'épichlorhydrine sur la route du Simplon est quasiment inexistant. L'industrie valaisanne n'a en effet recensé depuis le 1^{er} janvier 2023 qu'un seul transport de 800 kg (4 fûts de 200 kg) d'une marchandise dangereuse ayant un niveau de danger équivalent à l'épichlorhydrine.

Les chiffres fournis par l'industrie lourde pour l'année 2024 sur la base d'une déclaration volontaire confirment que ce secteur de l'économie valaisanne ne génère pas plus de 10 à 15% des TMD empruntant le col du Simplon. Ce secteur n'est donc pas le contributeur dominant dans ce domaine.

M2

Déclaration volontaire des TMD au col du Simplon

Le transport de bitume par le col du Simplon est en baisse constante depuis 2021. Le nombre de transports a presque fondu de moitié, passant de 1'176 à 616.

M3

Contrôles accrus de la sécurité sur l'A9 Simplon

Le nombre de contrôles effectués par la police cantonale valaisanne sur des transports de marchandises dangereuses est en augmentation depuis 2022, signe de la priorité accordée à ce sujet par le canton du Valais.

Le pourcentage d'infractions aux règles de l'ADR propres à ces transports montre une orientation à la baisse. Ce fait tend à démontrer que l'efficacité des contrôles effectués par les centres de contrôle du trafic lourd (CCTL) pousse les transporteurs à plus de rigueur dans l'application des règles propres à ce domaine.

Il ne s'est produit aucun d'accident de la circulation impliquant des transports de marchandises dangereuses sur la période du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2024. Les contrôles effectués et les investissements conséquents de la Confédération ont certainement contribué à améliorer la sécurité des transports sur cet axe routier.

M4

Monitoring Simplon

Les comptages 2023-2024 au col du Simplon montrent une stabilité du nombre de poids lourds et de transports de marchandises dangereuses par rapport à la période de référence 2015-2016 alors que l'activité économique (PIB suisse) a crû de 20% sur les huit années écoulées. L'augmentation du pourcentage de panneaux orange neutres est le signe que le transport de détail (marchandises transportées sur palettes, en fûts ou en petits conteneurs) prend une part de plus en plus importante au col du Simplon.

L'installation de comptage mise en service en 2024 à St-Maurice montre que le transit des TMD à travers le territoire valaisan semble être de l'ordre de grandeur de 50%, confirmant que le Valais n'est pas le seul acteur dans ce domaine. Cette information est corroborée par l'analyse des données fournies par l'OFDF pour les années 2022 et 2023.

Les comptages de St-Maurice montrent également une grande différence dans les marchandises transportées:

- au col du Simplon, le transport de détail (panneaux orange neutres) représente la part la plus importante avec 68%, suivie par le dioxyde de carbone (12%) et le bitume (7%);
- à St-Maurice, l'essence et les huiles minérales représentent ensemble 59%, suivies par le transport de détail (22%), le bitume (5%), l'azote (3%) et le dioxyde de carbone (2%).

M5

Infrastructures et offres en intermodalité

La stratégie de fret ferroviaire du canton du Valais est en cours d'élaboration. Le transfert de la route au rail se heurte toutefois au manque d'infrastructures de transbordement, dont le développement est rendu difficile par la rareté du foncier disponible, notamment dans le Haut-Valais.

Dans le Bas-Valais, les travaux préparatoires du terminal combiné de Monthei ont débuté en 2024. La mise en service est prévue à l'été 2027.

,,

Introduction, généralités

Définition et classification des marchandises dangereuses

Les marchandises dangereuses désignent des substances ou articles qui, en raison de leurs propriétés chimiques ou physiques, peuvent présenter un danger pour la santé, la sécurité, l'environnement ou les biens, pendant leur manutention et leur transport. En Europe, le transport de ces marchandises est réglementé par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). Au tableau A du chapitre 3.2, l'ADR répertorie environ 2'800 marchandises dangereuses selon leur **numéro ONU** à 4 chiffres. Elle associe chacune d'elle à une **classe de danger** en fonction du type de risque qu'elle présente:

- | | |
|-------------------|---|
| Classe 1 | ► Matières et objets explosifs |
| Classe 2 | ► Gaz |
| Classe 3 | ► Liquides inflammables |
| Classe 4.1 | ► Matières solides inflammables, matières autoréactives, matières qui polymérisent et matières solides explosives désensibilisées |
| Classe 4.2 | ► Matières sujettes à l'inflammation spontanée |
| Classe 4.3 | ► Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables |
| Classe 5.1 | ► Matières comburantes |
| Classe 5.2 | ► Peroxydes organiques |
| Classe 6.1 | ► Matières toxiques |
| Classe 6.2 | ► Matières infectieuses |
| Classe 7 | ► Matières radioactives |
| Classe 8 | ► Matières corrosives |
| Classe 9 | ► Matières et objets dangereux divers |

Dans la classe 9 figure par exemple le bitume qui ne représente pas de danger pour l'environnement, mais qui doit être transporté à une température supérieure à 100° C, ce qui représente un danger pour les personnes qui le manutentionnent.

Une partie des marchandises dangereuses répertoriées dans le tableau A se voit attribué un **numéro d'identification du danger** comportant deux ou trois chiffres qui, en général, indiquent les dangers suivants:

- | | |
|----------|--|
| 2 | ► Émanation de gaz résultant de pression ou d'une réaction chimique |
| 3 | ► Inflammabilité de matières liquides (vapeurs) et gaz ou matière liquide auto-échauffante |
| 4 | ► Inflammabilité de matière solide ou matière solide auto-échauffante |
| 5 | ► Comburant (favorise l'incendie) |
| 6 | ► Toxicité ou danger d'infection |
| 7 | ► Radioactivité |
| 8 | ► Corrosivité |
| 9 | ► Danger de réaction violente spontanée |

Le doublement d'un chiffre indique une intensification du danger. Lorsque le danger d'une matière peut être indiqué par un seul chiffre, celui-ci est complété par zéro. La définition complète des numéros d'identification du danger est donnée au chiffre 5.3.2.3.2 de l'ADR.

Panneaux orange de danger sur les unités de transports

Panneaux orange avec numéros

Pour garantir la sécurité lors du transport de ces marchandises, l'ADR fixe des règles strictes concernant l'emballage, le marquage, l'étiquetage et la documentation. Selon le chiffre 5.3.2.1.1 de l'ADR, les unités de transport chargées de marchandises dangereuses doivent avoir deux panneaux rectangulaires de couleur orange fixés de façon bien visible, l'un à l'avant de l'unité de transport, et l'autre à l'arrière.

Lorsqu'une marchandise a un numéro d'identification du danger indiqué dans le tableau A du chapitre 3.2 de l'ADR, l'unité de transport doit porter sur les côtés de chaque citerne ou compartiment de citerne, des panneaux de couleur orange. Ils doivent être munis du numéro d'identification du danger et du numéro ONU pour chacune des matières transportées dans la citerne ou dans le compartiment de la citerne.

Ci-dessous, un panneau orange avec numéros illustre les informations typiques pour le transport de mazout.



- ◀ En haut, numéro d'identification du danger:
 - 3 pour «Liquide inflammable»
 - 0 pour «Pas d'autre danger»
- ◀ En bas, numéro ONU désignant du carburant diesel ou du gazole ou de l'huile de chauffe légère.

↑ Figure 1
Panneau orange de danger avec numéros

En principe, les panneaux orange situés à l'avant et à l'arrière ne comportent des numéros que dans les deux cas suivants :

- l'unité de transport, très souvent un camion-citerne ou une semi-remorque-citerne, ne transporte qu'une seule marchandise dangereuse;
- l'unité de transport comporte une ou plusieurs citernes contenant des matières des numéros ONU 1202, 1203 ou 1223, ou du carburant d'aviation classé sous les numéros 1268 ou 1863 mais aucune autre matière dangereuse.

Dans ce second cas, les panneaux fixés à l'avant et à l'arrière portent le numéro d'identification de danger et le numéro ONU de la matière la plus dangereuse transportée, c'est-à-dire la matière ayant le point d'éclair le plus bas (par exemple 33 | 1203 pour l'essence). Cette configuration représente environ 70 % de tous les transports de marchandises dangereuses par la route arborant un panneau orange avec numéros.

Panneaux orange neutres



↑ Figure 2
Panneau orange neutre

Une unité de transport peut arborer à l'avant et à l'arrière des panneaux orange neutre, c'est-à-dire exempts de numéros. Le recours à de tels panneaux orange neutres se produit notamment pour deux formes de transport:

- Les différentes marchandises dangereuses sont transportées dans une ou des citernes à plusieurs compartiments ou dans des conteneurs vrac (bulktainer). Des panneaux orange neutres sont placés à l'arrière et à l'avant. Des panneaux orange avec numéros sont alors apposés sur les côtés des citernes, des compartiments de citernes ou des conteneurs.
- Les différentes marchandises dangereuses sont transportées en plus petites quantités individuelles dans des fûts ou des conteneurs de vrac intermédiaires (ou IBC pour intermediate bulk container), souvent sur palettes. Il s'agit là de transports de détail et le véhicule est équipé de panneaux orange neutres à l'avant et à l'arrière, sans panneaux sur les côtés.

Les panneaux neutres permettent néanmoins une identification rapide de la présence de marchandises dangereuses sans avoir à spécifier chaque type de risque. Cela s'avère particulièrement utile en cas d'urgence, car les services de secours savent immédiatement qu'ils doivent prendre des précautions spécifiques.

OPAM et méthodologies pour l'étude des risques liés aux TMD

Les principes de la protection de la population et de l'environnement des dommages graves qui pourraient résulter d'accidents avec des marchandises dangereuses sont définis dans l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Cette ordonnance s'applique aux voies de communication utilisées pour le transport de marchandises dangereuses, ainsi qu'aux entreprises et au transport par conduites.

Le recensement des risques pour la population et pour l'environnement est un des points essentiels de l'OPAM. Le premier niveau d'une telle démarche consiste à établir un rapport succinct comprenant une estimation de la probabilité d'occurrence d'un accident majeur. Dans le cas du transport de marchandises dangereuses, la démarche s'appuie sur des méthodes dites de screening, et développée par l'OFT^{① ②} et par l'OFROU en collaboration avec l'OFEV. Ces méthodes ont notamment été utilisées dans le traitement des données de la mesure M1.

①

Risques pour la population liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses, OFT 2014.

②

Risques inhérents au transport ferroviaire de marchandises dangereuses, OFT 2015.

Clarification concernant l'épichlorhydrine

Il est important de distinguer l'épichlorhydrine :

- en tant que substance chimique 1-chloro-2,3-époxypropane, marchandise dangereuse portant le numéro ONU 2023 selon l'ADR, ou
- en tant que substance représentative d'un certain danger pour l'environnement, dans le cadre des méthodologies de screening des risques pour le transport de marchandises dangereuses.

Dans la méthode de screening de l'OFT, les marchandises dangereuses recensées sur un axe sont agrégées :

- pour les risques concernant la population, aux trois substances représentatives que sont l'essence, le propane et le chlore ;
- pour les risques concernant l'environnement, aux trois substances représentatives que sont les dérivés des huiles minérales, l'épichlorhydrine et le perchloréthylène.

L'épichlorhydrine a été retenue comme représentative pour la mise en danger des eaux par des marchandises polluantes hydro-solubles. L'agrégation de chaque marchandise tient compte de son appartenance à une Classe de mise en danger des eaux (CMDE ou Wasergefahrklasse WGK) par l'application du facteur de pondération *fi* dont la valeur peut être de 1, 0.25 ou 0.0625. La liste précisant quelle marchandise dangereuse doit être agrégée à quelle substance représentative, ainsi que le facteur de pondération applicable, se trouve dans l'annexe 1 de la méthodologie de l'OFT concernant les risques environnementaux.

La feuille de route prend en compte les analyses de risques définies dans l'OPAM et les méthodologies de screening de l'OFT et de l'ORFOU. Mis à part de rares exceptions où cela est spécifié, le terme épichlorhydrine se réfère uniquement aux marchandises dangereuses agrégées à cette substance représentative, et non à la substance chimique. Il est souvent fait référence aux « marchandises du groupe épichlorhydrine ».

Groupe de travail DATA 2024

L'activité de la Roadmap 2025 a mis le doigt sur quelques points qui constituent soit des divergences avec les informations disponibles avant 2023, soit des sujets sur lesquels peu d'informations sont disponibles.

Le COPIL a donc constitué un groupe de travail nommé DATA 2024 à qui il a confié les missions suivantes :

- a. Clarifier les différences concernant les marchandises agrégées à la substance représentative épichlorhydrine selon la méthodologie de screening de l'OFT, entre les données récoltées par la mesure M1 en 2023 et celles de l'enquête principale de l'OFT de 2014.
- b. Approfondir la statistique des panneaux orange neutres : que sont ces transports de palettes ou de marchandises diverses ?
- c. Préciser et comprendre les chiffres du transit des marchandises dangereuses à travers le territoire valaisan.

Le travail du groupe n'est pas terminé et se poursuivra en 2025. Certains résultats permettent néanmoins de fournir des éclairages sur les missions a. et c.

Collaboration avec l'OFDF

La recherche de moyens existants permettant une déclaration volontaire simple des TMD par le col du Simplon (mesure M2) a conduit le canton du Valais à prendre contact avec l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Bien que l'utilisation des outils numériques que l'OFDF met en place pour ses missions douanières se soit révélée non pertinente, les échanges ont permis d'obtenir à la fin de 2024 un jeu de données sur les passages de marchandises par le col du Simplon.

Les données obtenues à ce jour concernent les années 2022 et 2023, et sont basées sur les documents de transit que les transporteurs doivent posséder ou établir au moment de leur entrée sur le territoire suisse. Elles concernent donc principalement les marchandises en provenance d'Italie et importées en Suisse, et pour une petite partie le transit à travers la Suisse de marchandises provenant d'Italie ou ayant transité par ce pays.

La transition de l'OFDF vers les outils numériques n'étant pas terminée, les autorisations légales de mise à disposition des données issues de ces nouveaux outils ne sont pas totalement réglées. Cela complique l'obtention de données pour l'année 2024 et pour celles à venir. Les acteurs de la Roadmap restent toutefois en contact avec l'OFDF pour suivre la situation.

Il convient par ailleurs de noter que l'analyse des données douanières n'est pas aisée pour ce qui concerne les marchandises dangereuses. Il n'existe en effet pas de correspondance claire et unique entre la codification des tarifs douaniers et celle des marchandises dangereuses. Les éléments de l'une et l'autre liste peuvent avoir des relations multiples, uniques, ou souvent aucune relation.

Les premiers enseignements tirés des données douanières figurent notamment sous la mesure M4, dans l'analyse du transit à travers le territoire valaisan.

M1



Réduction des transports des marchandises les plus dangereuses

Objectifs de la mesure

La mesure M1 recherche la réduction des transports des marchandises les plus dangereuses pour l'environnement. Elle se réfère pour cela à l'OPAM et à la méthode de screening de l'OFT en se concentrant sur les 14 marchandises dangereuses agrégées à la substance représentative épichlorhydrine avec un facteur de pondération $f_i = 1$. La substance chimique épichlorhydrine (numéro ONU 2023) en fait bien évidemment partie.

L'activité de la mesure M1 s'articule selon deux axes :

- Identifier les transports des marchandises agrégées à la substance représentative épichlorhydrine selon les explications ci-dessus ;
- Réduire, voire supprimer (si c'est possible et utile, hors force majeure) leur transport par le col du Simplon, par leur transfert vers le rail ou vers d'autres axes routiers.

Subsidiairement, elle cherche des alternatives pour le transport d'autres marchandises dangereuses représentant un danger pour l'environnement.

Déclarations volontaires des entreprises partenaires

3

En raison des inondations subies le 30 juin 2024, les sites de Sierre / Chippis n'ont pas communiqué leurs recensements pour le second trimestre 2024. En lieu et place, les valeurs du premier trimestre 2024 ont été prises en considération. L'objectif est de permettre une comparaison approximative avec l'année de référence 2023.

Tableau 1

Synthèse annuelle des TMD générés au col du Simplon par l'industrie lourde valaisanne ↓

Les quatorze entreprises partenaires opérant sur les cinq sites industriels valaisans que sont Monthey, Evionnaz, Sierre, Viège et Gamsen ont poursuivi sur l'année 2024 les relevés des transports empruntant le col du Simplon. Deux années civiles complètes de déclaration volontaire de ces entreprises à ce sujet sont ainsi disponibles.

La synthèse des principales données récoltées sur les années 2023 et 2024 est présentée dans le [tableau 1](#). Les 1'026 transports de l'année 2024 représentent seulement 9 % de ceux comptabilisés au col du Simplon par l'OFROU dans la mesure M4. Parmi les transports recensés, les gaz atmosphériques liquéfiés (argon, azote, CO₂), sans danger pour l'environnement, représentent une part d'environ 50 à 55 %.

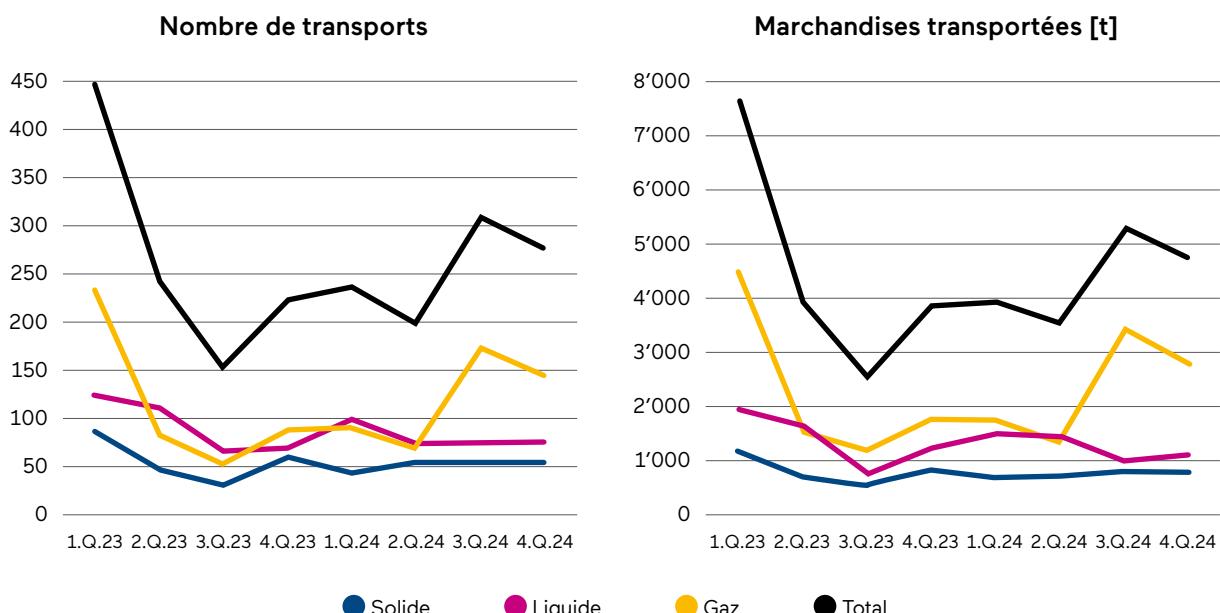
Il convient de noter que deux entreprises du site de Sierre / Chippis ont suspendu leur activité durant la quasi-totalité du second semestre de 2024 en raison des inondations qui les ont frappées. Elles n'ont donc généré aucun transport durant cette période et reprendront les recensements dès le début 2025.

Transports empruntant le col du Simplon		2023	2024	Variations
Total des transports de ou vers les sites industriels valaisans	Nombre	1'068	1'026 	-3.9 %
	Quantité [t]	18'071	17'579 	-2.7 %
Dont transports de marchandises du groupe de substances épichlorhydrine	Nombre	1	0 	
	Quantité [t]	0.8	0	

Figure 3

Variations trimestrielles des TMD générés au col du Simplon par l'industrie lourde valaisanne
Valeur totale en noir. Valeurs en couleur pour les marchandises selon leur état (gaz, liquide, solide) ↓

Les graphiques de la [figure 3](#) montrent l'évolution trimestrielle du nombre de transports, ainsi que des tonnages transportés, en fonction de l'état de la matière des marchandises dangereuses recensées. Les gaz liquéfiés sont pratiquement les seuls responsables de l'augmentation que l'on peut lire pour le troisième et le quatrième trimestre de 2024.



Marchandises dangereuses du groupe épichlorhydrine

Le COPIL a constaté dans le rapport annuel 2023 que la quantité de 800 kg d'épichlorhydrine⁴ annoncée par les entreprises partenaires de la mesure M1 était très largement inférieure aux 13'468 t figurant dans un rapport de l'OFT⁵ pour l'année 2018. Il a donné mandat au groupe de travail DATA 2024 de chercher une explication au ratio d'environ 15'000 existant entre les deux valeurs.

Pour cette analyse, le groupe de travail a repris les deux jeux de données concernés pour y appliquer les principes des méthodologies de l'OFT pour le screening des risques selon l'OPAM:

- d'un côté celles du rapport de l'OFT mentionné ci-dessus, issues de l'enquête principale de 2014 et extrapolées pour l'année 2018 afin de tenir compte de l'augmentation globale du trafic lourd de 11.7% au col du Simplon entre ces deux années;
- de l'autre, celles communiquées en 2023 dans le cadre de la mesure M1.

⁴
Transports d'épichlorhydrine ou de l'une des 14 substances présentant un danger équivalent pour les eaux au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM).

⁵
Risikovergleich Simplontunnel, Störfallrisiken Schiene – Vergleich der Risiken bei Verlagerung der Gefahrguttransporte – Bundesamt für Verkehr BAV – Version 1.0 | 04. Oktober 2019.

Il semblerait que le ratio de l'ordre de 15'000 entre les valeurs relevées plus haut par le COPIL est uniquement dû à la communication:

- L'OFT a communiqué sur la somme annuelle de toutes les marchandises dangereuses agrégées à la substance représentative épichlorhydrine, sans y appliquer de facteur de pondération, comme si elles étaient toutes de la classe de mise en danger des eaux WKG 3.
- La mesure M1, concentrée sur les marchandises représentant le plus grand danger pour l'environnement, a communiqué uniquement sur celles ayant un facteur de pondération $f_i = 1$ lors de leur agrégation à la substance représentative épichlorhydrine.

Agrégation des MD sur des substances représentatives

Risques Population

OPAM Rapport succinct
Méthodologie OFT
Screening des risques

Risques Environnement
Danger pour les eaux

Essence (ES)

Liquides inflammables, expl.

Propane (PR)

Gaz inflammable, explosifs

Chlore (CL)

Gaz toxiques si inhalés

Huiles minérales (HM)

Liquides restent en surface

Epichlorhydrine (EP)

Liquides hydrosolubles

Perchloréthylène (PE)

Liquides tombent au fond

Annexe 1 de la Méthodologie de l'OFT pour les risques environnementaux: l'agrégation des MD à une substance représentative tient compte de leur Classe de mise en danger des eaux (CMDE) ou Wassergefahrklasse (WKG).

Total

151 MD

WGK 3 – Danger élevé

Pondération $f_i = 1$

14 MD

WGK 2 – Danger moyen

Pondération $f_i = 0.25$

101 MD

WGK 1 – Danger bas

Pondération $f_i = 0.0625$

36 MD

La partie de droite de la [figure 4](#) montre l'agrégation (en bleu) des marchandises dangereuses du groupe épichlorhydrine :

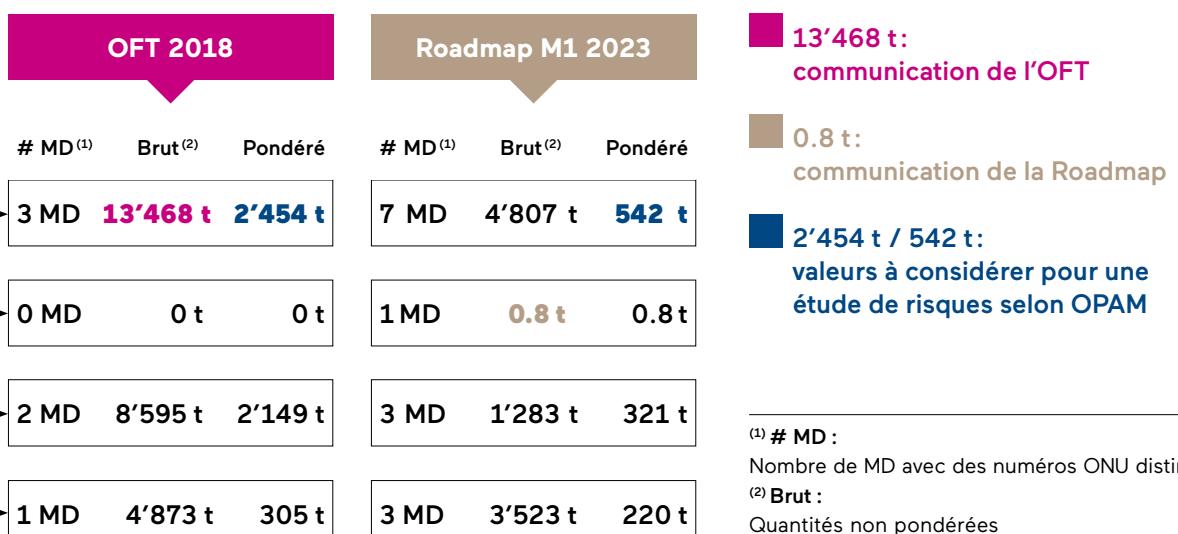
- les données issues de l'enquête principale OFT de 2014, extrapolées pour 2018, produisent un total pondéré de 2'454 t;
- celles déclarées dans le cadre de la mesure M1 pour l'année 2023 produisent un total pondéré de 542 t.

Une communication neutre et transparente gagnerait à se référer aux valeurs totales pondérées et à parler ainsi des marchandises dangereuses du groupe épichlorhydrine. Elle pourrait aussi préciser à quelle classe de mise en danger des eaux WGK elle se réfère, et s'il y a eu pondération ou non. Lorsque l'on compare ce qui est comparable pour les jeux de données analysés ci-dessus, le ratio entre les résultats des analyses passe de 15'000 à 5 (valeurs pondérées en bleu sur la [figure 4](#)).

Dans le cadre de cette analyse, l'OFT a rappelé que les chiffres de 2014 devaient être considérés avec prudence. Grâce au Recensement général du fret transalpin (Cross-Alpine Freight Traffic, CAFT), l'OFT recense tous les cinq ans la structure de base du transport de marchandises à travers les Alpes suisses. Elle combine des données de sondages (route et trafic combiné accompagné) et l'évaluation de diverses bases statistiques (wagons complets, trafic combiné non accompagné) pour former une vue d'ensemble. L'accent est mis sur l'identification du volume, de la charge moyenne, des zones d'origine et de destination, ainsi que des groupes de marchandises transportées à travers les Alpes.

L'enquête sur le transport routier de marchandises est réalisée aux points de passage concernés à des dates de référence au cours d'une année, puis extrapolée aux valeurs annuelles. La saisie complète des transports de marchandises dangereuses à travers les Alpes ne constitue pas un élément central de l'enquête, mais est effectuée dans la mesure du possible. Pour cette raison, il n'y a pas de contrôle de plausibilité des valeurs individuelles, mais seulement une extrapolation.

Figure 4
Quantités de marchandises
du groupe épichlorhydrine selon
le screening de l'OFT ↓



Recherches d'alternatives

Les acteurs de la mesure M1 ont commencé à rechercher une alternative pour le transport d'une marchandise dangereuse transportée en relativement grande quantité par le col du Simplon, utilisée pour la dissolution de résidus métalliques dans des machines d'extrusion. Cette action est actuellement suspendue en raison de l'arrêt d'activité que l'entreprise concernée a subi durant le second semestre de 2024. Elle sera reprise dès le premier semestre 2025.

Transfert sur le rail des gaz liquéfiés

À l'occasion de sa séance de mars 2024, le COPIL a demandé pourquoi les gaz liquéfiés à destination de l'Italie ne sont pas transportés par le rail, à l'aide de wagons-citernes, alors que cela se fait ailleurs en Suisse et en Europe. Le COPRO a donc pris contact avec les entreprises concernées pour rafraîchir les informations qu'elles avaient déjà fournies en 2021-2022 au moment de l'établissement de la feuille de route. Les raisons du recours à la route sont ainsi les suivantes :

- Le transfert sur le rail des transports de gaz liquéfiés sous pression est non seulement possible mais aussi économiquement et environnementalement souhaitable pour des trajets de courte durée, présentant un minimum de transbordements et disposant d'installations de déchargement adéquates.
- Ces conditions ne sont pas réunies sur le parcours du tunnel ferroviaire du Simplon à destination des régions frontalières d'Italie du Nord. Elles sont en revanche réunies sur des destinations vers d'autres régions de Suisse, et les entreprises concernées utilisent principalement le rail pour la livraison vers leurs clients de taille importante.
- Pour l'industrie concernée, la meilleure solution logistique pour ces transports serait la mise en place d'une offre de transport combiné accompagné (TCA) pour les véhicules ADR de 40 tonnes sur le trajet Viège - Domodossola⁶.
- Le développement de ce transfert exige un étoffement de l'offre de transport cargo par le tunnel du Simplon et l'aménagement de terminaux de déchargement adéquats en Italie du Nord.

Il convient toutefois de noter que les gaz concernés, à savoir l'oxygène, le CO₂, l'argon et l'azote, ne représentent de danger ni pour la population, ni pour l'environnement. Certains d'entre eux représentent toutefois un danger s'ils sont transportés par rail dans un tunnel.

⁶

L'OFT indique toutefois que la chaussée roulante pourrait être supprimée à la fin de 2028 pour des raisons économiques et d'efficacité des subventions et qu'il serait difficile d'exploiter une telle offre sous forme de chaussée roulante sur le court trajet Viège - Domodossola.

M2



Déclaration volontaire des TMD au col du Simplon

Objectifs de la mesure

Par la mesure M2, les parties prenantes de la Roadmap cherchent, par déclaration volontaire des acteurs concernés :

- à obtenir des données plus précises et plus fiables sur les transports de marchandises dangereuses;
- à mieux identifier les matières transportées, les origines et destinations;
- à mieux définir et adapter les autres mesures.

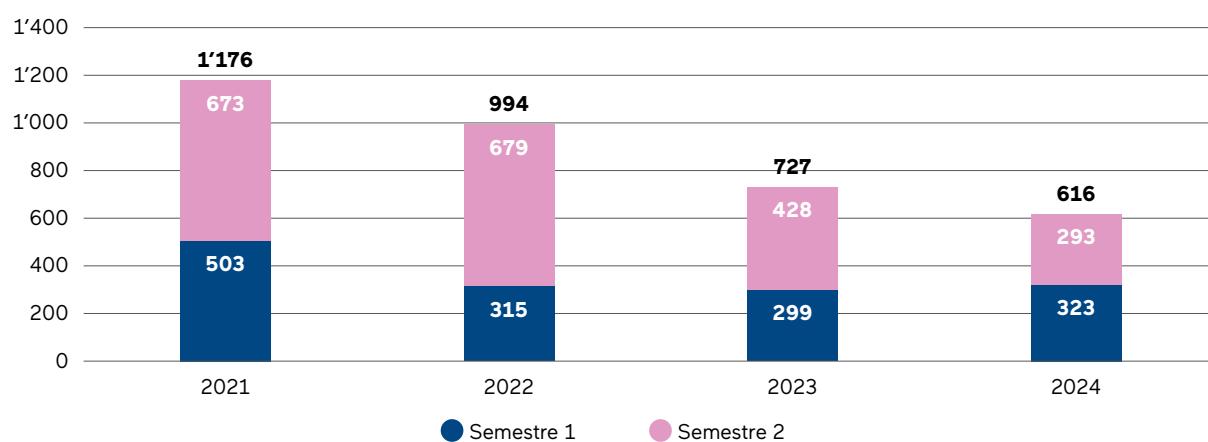
A l'origine, il était envisagé de développer un outil informatique permettant aux entités concernées de procéder à des déclarations volontaires. La complexité et les incertitudes liées à un tel développement ont conduit à renoncer à ce projet.

La mesure M2 bénéficie toutefois de collaborations ayant permis de ré-colter des données venant compléter celles déjà disponibles ou récoltées dans d'autres mesures.

Transports de bitume

Figure 5
Transport de bitume 2021-2024
par le col du Simplon ↓

La faîtière asphaltuisse déclare de façon volontaire les transports de bitume empruntant le col du Simplon depuis l'Italie. Avec un nombre de 616 transports sur l'année 2024, la tendance à la baisse enregistrée depuis le début de l'activité du groupe de travail se confirme: -15% par rapport à 2023, et -48% par rapport à 2021. Active dans transport de bitume, l'entreprise Schumacher Transporte AG estime que la baisse est appelée à durer. La société Eni a pour objectif d'achever la reconversion du site de Livorno en bioraffinerie d'ici 2026 pour y produire à l'avenir des biocarburants hydrogénés⁷. Le transporteur relève qu'il est actuellement difficile de trouver en Italie du bitume de qualité à un prix concurrentiel. Le nombre de ses transports transalpins a ainsi diminué au profit de ceux en provenance et à destination de l'Allemagne.



Sondage de l'ASTAG

Dans le cadre du groupe de travail DATA 2024, l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a contacté plusieurs de ses membres pour obtenir des informations sur leurs transports par le col du Simplon.

Les données récoltées ne permettent pas encore de tirer des enseignements sur les marchandises transportées et sur les panneaux orange neutres. L'action se poursuivra en 2025 et les résultats seront intégrés dans les prochains rapports.

Contacts avec d'autres secteurs d'activité

La Chambre valaisanne de commerce et d'industrie (CCI-VS) a pris contact durant l'année 2024 avec la Chambre valaisanne d'agriculture (CVA). Cette dernière a informé que les marchandises dangereuses utilisées par ce secteur d'activité sont importées de façon prépondérante par Genève ou par Bâle.

Les transports de marchandises dangereuses par le col du Simplon engendrés par ce secteur d'activité semblent donc être en nombre réduit. Lorsqu'il y en a, les camions sont en principe déchargés dans des centres de distribution situés dans d'autres cantons, et les marchandises concernées reviennent en Valais lors de la distribution fine. La CVA ne dispose donc pas des données sur ces transports, et le secteur de l'agriculture n'apparaît pas comme étant un acteur significatif dans ce domaine.

⁷

Voir le site web d'Eni:
eni.com/en-IT/media/press-release/2024/09/eni-construction-biorefinery-livorno-will-begin-soon.html

M3



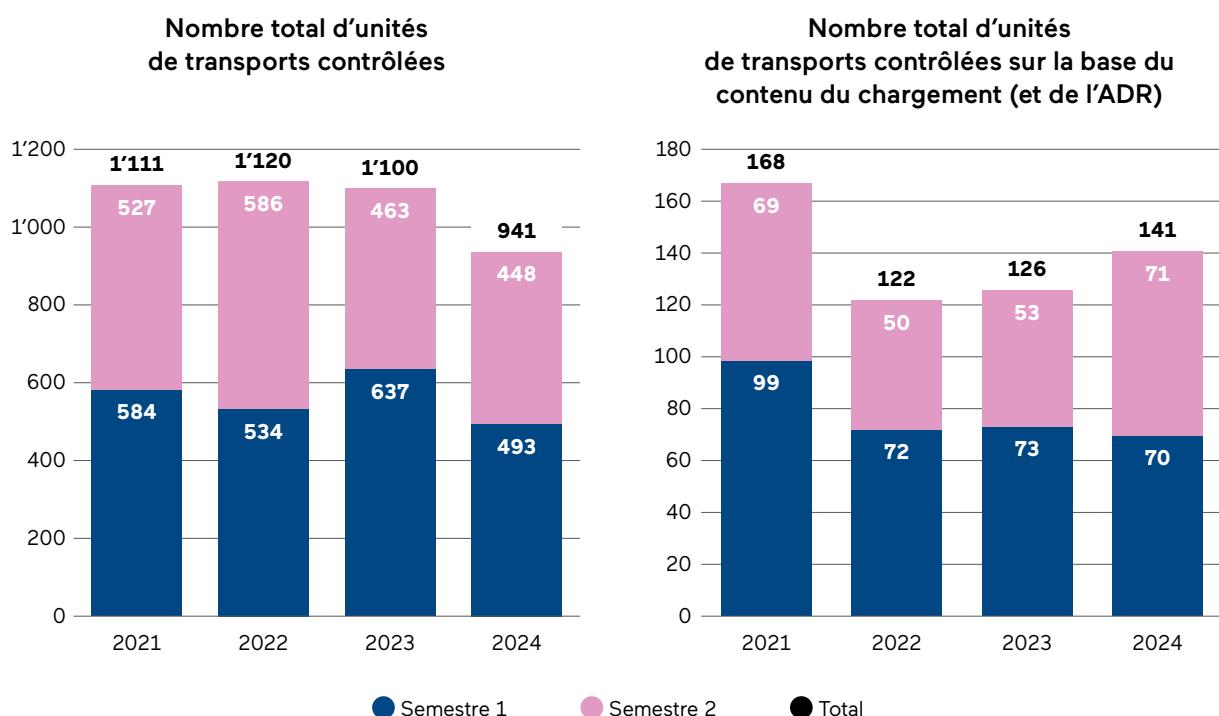
Contrôles accrus de la sécurité sur l'A9 Simplon

Objectifs de la mesure

La mesure M3 surveille notamment le fait que les 8'000 heures de contrôles annuels sur l'axe du Simplon, conformément à la convention passée entre l'OFROU et le Canton du Valais, sont bien effectués et que le Centre de contrôle du trafic lourd (CCTL) Simplon fonctionne à pleine capacité.

Statistiques des contrôles effectués par le CCTL Simplon

Durant l'année 2024, la police cantonale valaisanne a consacré 8'255 heures à l'activité du centre de contrôle du trafic lourd CCTL Simplon. Les statistiques des contrôles opérés pour l'année 2024 sont synthétisées ci-après. Les graphiques de la figure 6 montrent l'évolution du nombre de poids lourds contrôlés par le CCTL, ainsi que le nombre de transports de marchandises dangereuses contrôlés (unités de transport ADR selon la terminologie du CCTL).



↑ Figure 6
Nombres d'unités de transports contrôlées par le CCTL Simplon de 2021 à 2024

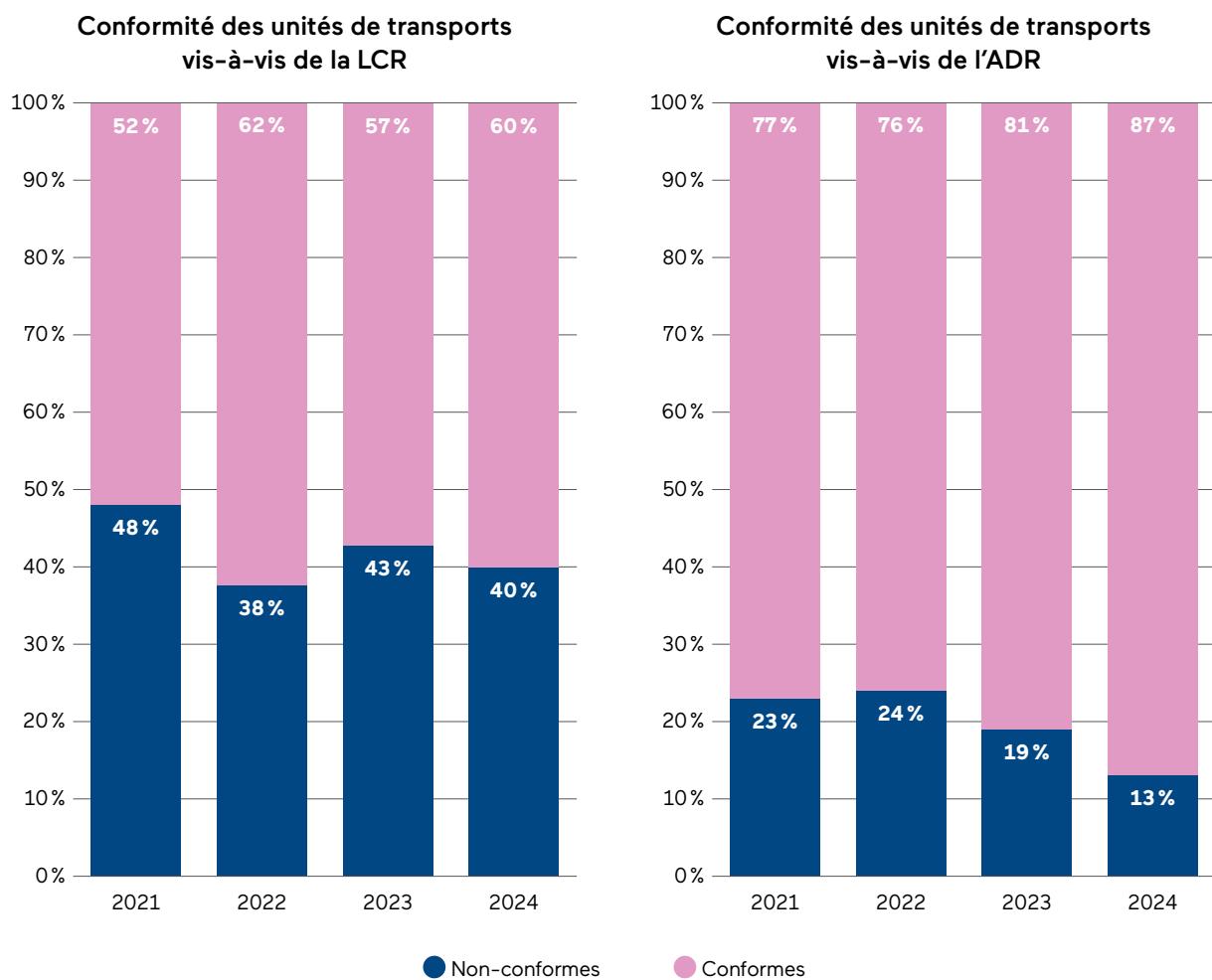
La baisse du nombre de poids lourds contrôlés s'explique par plusieurs facteurs :

- Les effets de la stratégie de contrôle du trafic lourd de l'OFROU semblent se faire de plus en plus sentir. La police cantonale valaisanne doit régulièrement renoncer à contrôler en détail un véhicule arrêté car il est en possession d'une attestation d'un contrôle effectué dans les jours précédents dans un autre CCTL ou un autre contrôle circulation de police (Suisse ou étranger).
- Beaucoup de camions circulant sur l'axe du Simplon font très régulièrement le trajet et appartiennent à des entreprises connues de la police cantonale valaisanne pour leur sérieux dans le respect des règles de sécurité.
- L'A9 Simplon a connu 42 fermetures en 2024, dont une, causée par un éboulement, a duré plusieurs jours.
- Une ressource humaine était temporairement indisponible.

Bien que le nombre total de poids lourds contrôlés soit en baisse, le nombre de transports ADR contrôlés est en hausse depuis 2022, ce qui montre la priorité accordée par le Canton du Valais à la problématique des marchandises dangereuses depuis la mise en œuvre de la feuille de route.

Figure 7
Évolution de la conformité
des unités de transports
à la LCR et à l'ADR,
de 2021 à 2024 ↓

La figure 7 compare l'évolution de la proportion des infractions à la Loi sur la circulation routière LCR sur l'ensemble des poids lourds, à celle des infractions à l'ADR pour les transports de marchandises dangereuses. Pour ces derniers, la part de non-conformités pour l'année 2024 est de 13 % des unités contrôlées. Une tendance à la baisse de la proportion de transports non-conformes semble se dessiner.



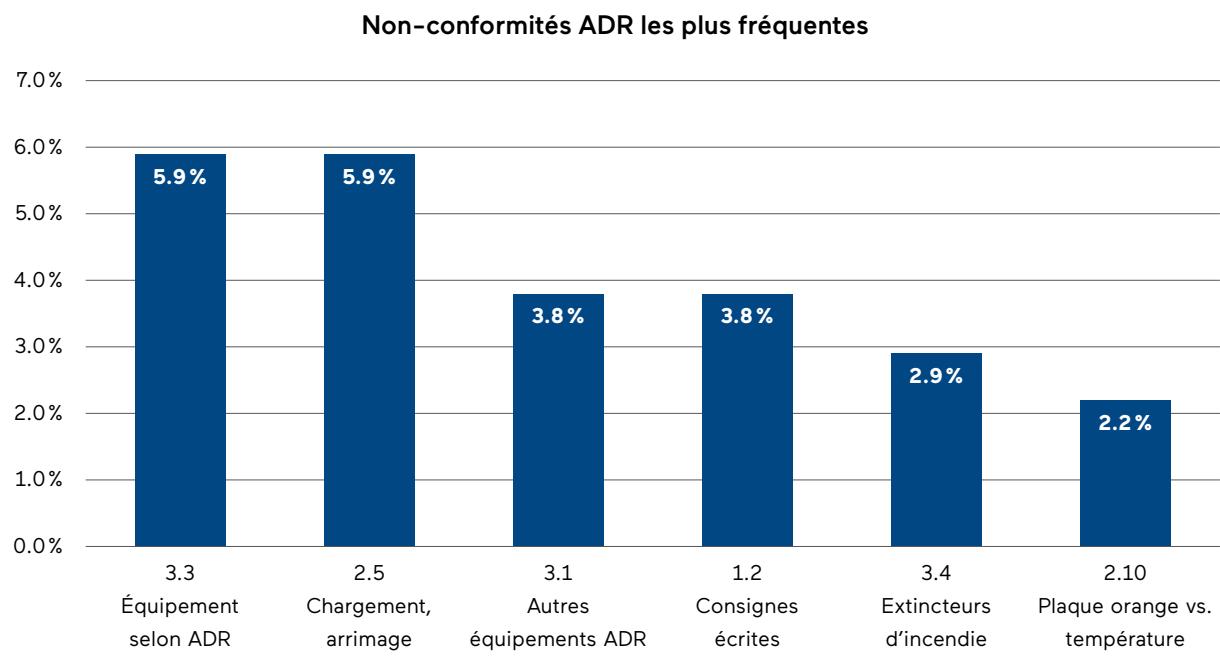
Les statistiques illustrées sur les graphiques de la figure 7 montrent également que le pourcentage des dénonciations en relation avec l'ADR est sensiblement plus bas que celui des dénonciations en relation avec la LCR. Cela tend à montrer que la réglementation dans le secteur des marchandises dangereuses est globalement bien respectée.

La check-list de l'OFROU, basée sur une directive européenne, comporte 22 points de contrôle pour chaque transport de marchandises dangereuses. Tous ces points ne s'appliquant pas à tous les transports, ce sont en moyenne 17 points par unité de transport qui sont contrôlés, soit environ 2'300 par année.

Comme le montre la [figure 8](#), les infractions les plus fréquemment relevées ne représentent pas toutes un risque d'accident. Ce sont surtout les défauts concernant le chargement et l'arrimage qui peuvent être accidentogènes (point de contrôle 2.5).

Figure 8
Non-conformités ADR
les plus fréquemment relevées,
en moyenne sur la période
2021-2024 ↓

Les non-conformités doivent néanmoins être prises en compte pour des raisons de sécurité. Elles permettent en effet de réagir à temps et de manière ciblée en cas d'accident. Elles concernent principalement les documents de transport et l'équipement du camion.



Contrôles sur les systèmes de freinage des unités de transport ADR

Depuis le début de l'année 2024, la police cantonale valaisanne répertorie, à la demande du comité de programme de la Roadmap 2025, les situations problématiques concernant le système de freinage des camions transportant des marchandises dangereuses.

Si l'on considère l'année 2024 entière, sur les 141 transports contrôlés, 11 dénonciations ont été prononcées en regard de telles situations, ce qui représente environ 7.8% des transports. Ces dénonciations ont porté sur les défauts répertoriés dans le [tableau 2](#).

Nombre	Infractions constatées
1 x ▶	frein de service et de stationnement défectueux / freins usés / utilisation excessive des freins et non-adaptation de la vitesse sur des routes à forte déclivité
1 x ▶	solicitation excessive des freins et non-adaptation de la vitesse sur des routes à forte déclivité
1 x ▶	frein de service et de stationnement défectueux
1 x ▶	frein de service défectueux et pneus usés
2 x ▶	freins de stationnement défectueux sur semi-remorque
1 x ▶	ABS défectueux sur semi-remorque
2 x ▶	frein de stationnement défectueux et un pneu endommagé sur une semi-remorque
1 x ▶	pneu endommagé sur la semi-remorque
1 x ▶	frein de service défectueux sur un tracteur à sellette (disques de frein usés) et un ressort de rappel défectueux sur une semi-remorque

↑ Tableau 2

Infractions constatées sur les unités de transport ADR concernant le système de freinage

Lorsque les infractions à la LCR ou à l'ADR touchent à la sécurité du transport, les véhicules sont immobilisés jusqu'à la mise en conformité du ou des défauts constatés, ou accompagnés jusqu'à un garage pour réparation. Cela concerne notamment les infractions listées dans le [tableau 3](#).

Catégorie Infractions

ADR	<ul style="list-style-type: none">- Chargement et son arrimage- Absence de certificat de formation pour le conducteur (permis ADR)- Absence de certificat d'immatriculation du véhicule- Absence de documents d'accompagnement pour le chargement- Marquage du véhicule et/ou du chargement
LCR	<ul style="list-style-type: none">- Causes techniques (freins, pneus, système de direction, manipulations du système de post-traitement des gaz d'échappement)- Absence d'autorisation de conduire (permis de conduire)

↑ Tableau 3

Infractions justifiant une immobilisation de l'unité de transport ADR (non exhaustif)

Statistiques d'accidents de la circulation impliquant des unités de transport ADR

Parmi les autres chiffres communiqués par le CCTL Simplon, il convient de relever qu'aucun accident impliquant des transports de marchandises dangereuses n'a été enregistré sur cet axe durant les 7 années comprises entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2024.

Ce résultat est en partie dû aux investissements conséquents que l'OFROU a consentis depuis une quinzaine d'années pour renforcer la sécurité sur l'axe du Simplon.

Infrastructures supplémentaires de contrôle à Gondo

L'OFROU respecte le délai annoncé pour les infrastructures de contrôle supplémentaires à Gondo. Les travaux pour l'installation d'un lift et d'un banc d'essai de freinage vont débuter en avril 2025 pour une mise en service à la fin de cette même année. Ces outils permettront de mieux contrôler les camions entrant en Suisse avant qu'ils n'entament leur trajet sur la route du Simplon et leur descente en direction de Brigue.

M4



Monitoring Simplon

Objectifs de la mesure

Le monitoring des TMD au col du Simplon vise, selon la feuille de route :

- à obtenir une meilleure connaissance de ces transports ;
- à vérifier l'efficacité des solutions mises en place dans les autres mesures ;
- à identifier les transports risqués pour trouver des solutions ;
- et à fournir des éléments factuels permettant de communiquer sur le sujet.

Recensement automatique des TMD au Simplon

Dans le cadre de la mesure M4, l'OFROU effectue un comptage automatique des transports de marchandises dangereuses depuis le mois de juin 2023. L'année 2024 est la première année civile complète pour laquelle des comptages sont disponibles.

Le [tableau 4](#) ci-après compare deux séries de valeurs à la période d'août 2015 à juillet 2016 prise comme référence: tout d'abord celles d'août 2023 à juillet 2024^⑧, puis celles de l'année civile 2024.

Période de 12 mois	2015-2016 ^⑨	2023-2024 ^⑩	Variation	2024 ^⑪	Variation
Nombre de poids lourds (PL)	108'463^⑫	108'475	+0.1%	107'337	-1.0%
Nombre de TMD	9'834	9'214	-6.3 %	9'771	-0.6 %
Pourcentage de TMD par rapport aux PL	9.3%	8.5%	↓	9.1%	→
TMD avec panneaux orange neutres	5'565	6'408	+15.2 %	6'827	+22.7 %
Pourcentage de panneaux orange neutres	56.6%	69.5%	↗	69.9%	↗

↑ Tableau 4

Synthèse annuelle des TMD relevés au col du Simplon par l'OFROU, avec variations par rapport à la période de référence 2015-2016

^⑧

Pour cette série de données, inNET Monitoring AG indique dans ses rapports que le taux de positifs corrects de la caméra pour la détection d'un panneau de signalisation de marchandises dangereuses effectivement présent se situe entre 70,8 et 85,5%.

^⑨

Extraits du rapport final des comptages 2015-2016 (projet 130048 / F2 sécurité opérationnelle [opSi] 2013 - 2017: détection automatique des marchandises dangereuses au Simplon). Celui-ci peut être demandé à l'OFROU.

^⑩

Chiffres extraits des rapports inNET couvrant la période de juin 2023 à décembre 2024.

^⑪

Extraits des rapports inNET présentés pour les périodes de janvier à décembre 2024.

^⑫

La valeur indiquée ci-dessus (nombre de camions) a été corrigée par rapport aux rapports précédents de la feuille de route. Cette valeur, qui avait sous-estimé le nombre de camions, figurait déjà dans le rapport final du recensement 2015-2016 et avait ainsi été reprise dans les rapports de la feuille de route.

Il y apparaît que le nombre de transports de marchandises dangereuses de l'année civile 2024 est stable par rapport à la période de référence 2015-2016. La baisse constatée dans le rapport du premier semestre 2024 peut être considérée comme une variation annuelle qui semble être de l'ordre +/- 5%. La part des poids lourds transportant des marchandises dangereuses est également stable autour de 9%.

Cette stabilité peut être mise en perspective avec l'augmentation de l'activité économique sur cette même période. Le PIB suisse a en effet connu une hausse d'environ 20% depuis 2015, sans que cela génère plus de transports par le col du Simplon.

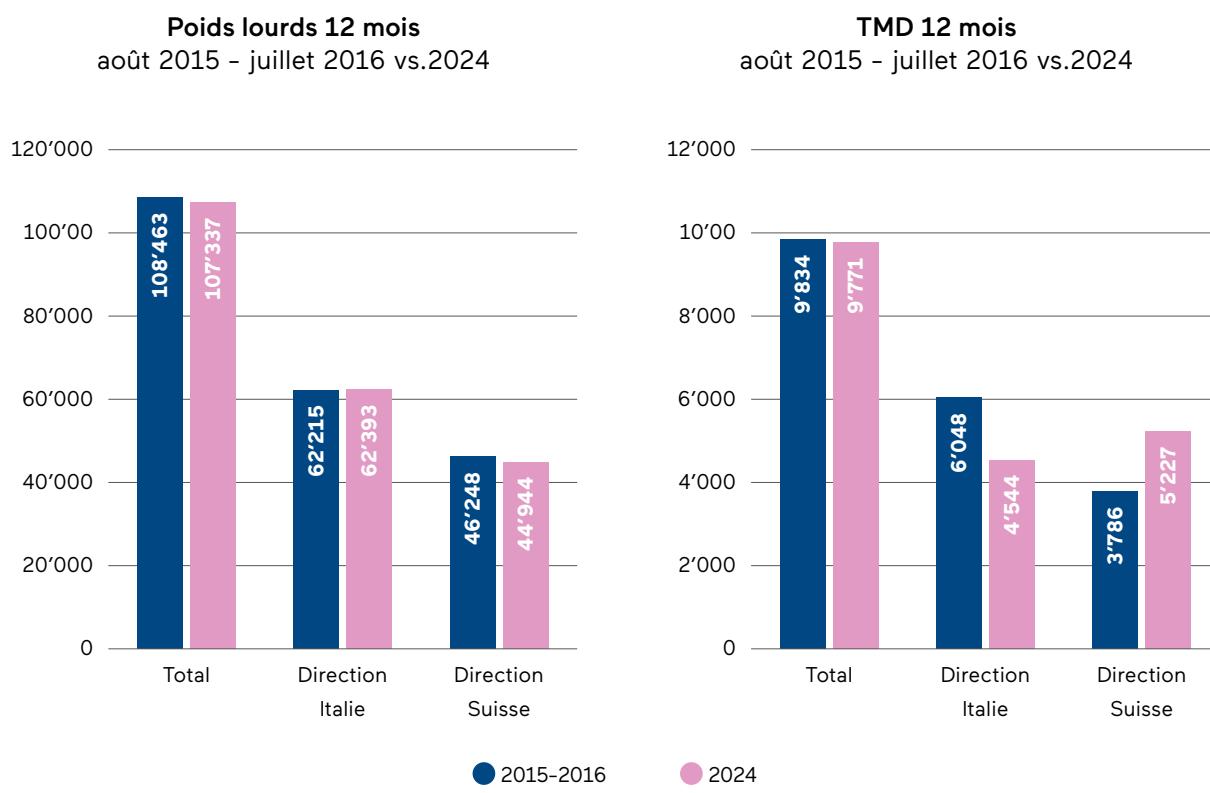
La tendance à la hausse de la proportion de panneaux orange neutres est confirmée. En moyenne, seules 30% des marchandises dangereuses transitant par le col du Simplon en 2024 sont identifiables par leur numéro ONU figurant sur le panneau orange.

Les rapports inNET fournissent des données pour chacune des directions de transport, désignées comme *Direction Viège* et *Direction Gondo*. Ces deux lieux n'étant pas exclusivement les destinations finales des transports, il est fait état dans ce rapport de *Direction Suisse* (tous les transports en provenance d'Italie en direction de la vallée du Rhône et de la Suisse) et de *Direction Italie* (tous les transports en provenance de Suisse en direction du col du Simplon / Gondo / Italie). Il convient de noter qu'une petite partie des transports vers l'Italie s'arrête à Gondo (p. ex. mazout, essence pour les stations-service).

Lorsque l'on compare chaque direction de transport séparément, la tendance notée précédemment dans le rapport du premier semestre 2024 (comparaison des mois d'août à juillet sur les années 2015-2016 et 2023-2024) est confirmée pour l'année civile 2024.

Figure 9
Évolution du nombre de poids lourds et de TMD, selon les directions de transport ↓

Les graphiques de la **figure 9** montrent que le nombre de poids lourds est stable dans les deux directions, mais que les transports de marchandises dangereuses connaissent les mêmes fortes diminutions en direction de l'Italie et des augmentations assez nettes en direction de la Suisse.



Comptage automatique à St-Maurice, transit à travers le Valais

Les relevés automatiques effectués au col du Simplon ne permettent pas la collecte d'informations concernant l'origine ou la destination des transports. Il n'est donc pas possible, sur la base de ces relevés seuls, de connaître la part des TMD qui franchissent le col et qui ne font que traverser le canton du Valais. L'OFROU a donc complété son monitoring des TMD par une seconde installation de comptage automatique à St-Maurice, dont la mise en service fut effectuée par Swisstraffic SA en août 2024.

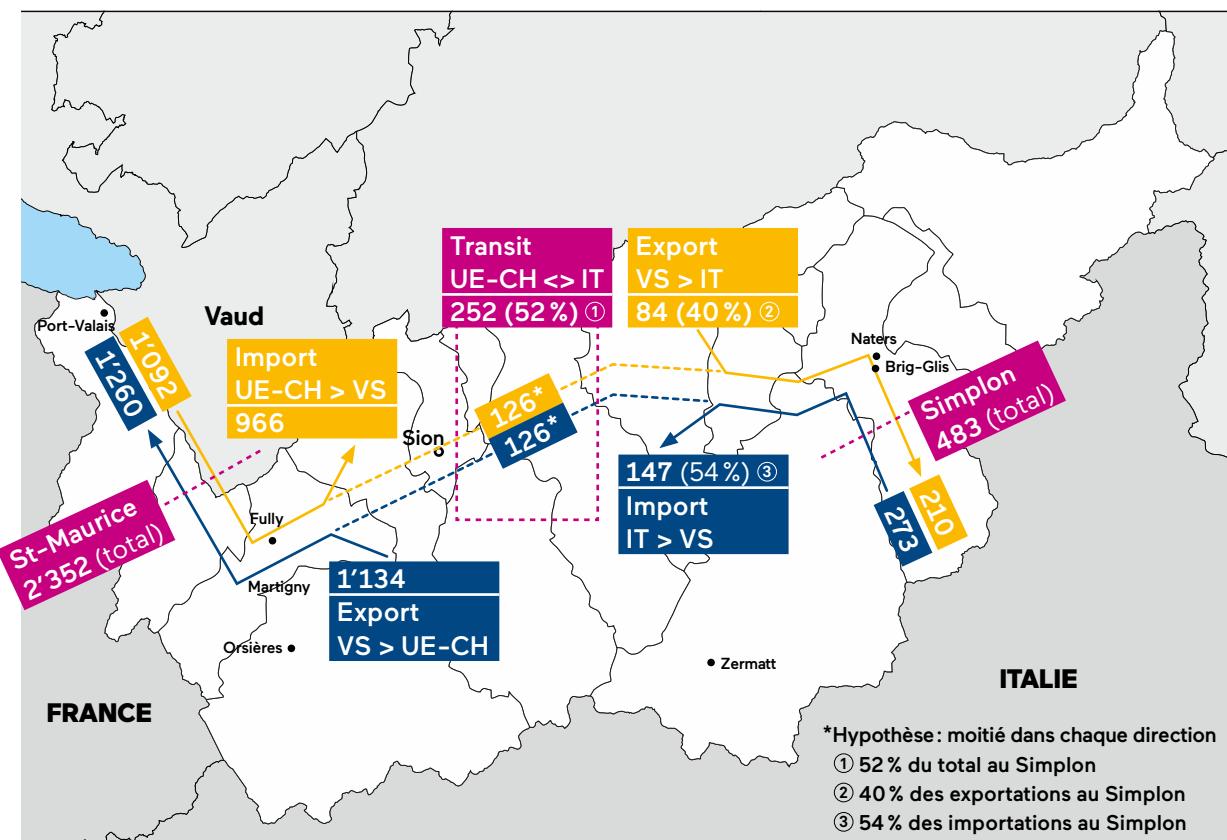
Nombre de transports (TJOM)	Simplon > St-Maurice	St-Maurice > Simplon	Total
Col du Simplon	Poids lourds dont TMD	192 (7 %) 13	94 (11 %) 10 (8 %) 23
Galerie A9 St-Maurice	Poids lourds dont TMD	1'143 (5 %) 60	984 (5 %) 52 (5 %) 112

↑ Tableau 5

Synthèse des comptages Swisstraffic au Simplon et à St-Maurice, d'août à décembre 2024 (TJOM)

À partir des relevés effectués simultanément au col du Simplon et à St-Maurice sur la période d'août à décembre 2024, Swisstraffic SA a communiqué^⑬ les valeurs reportées dans le tableau 5 pour le Trafic journalier moyen des jours ouvrables (TJOM).

Grâce au relevé et à l'analyse des plaques minéralogiques et des panneaux orange de danger, le mandataire de l'OFROU a calculé que sur les 23 transports quotidiens de marchandises dangereuses au Simplon, en jours ouvrables, 12 étaient en transit^⑭ de ou vers St-Maurice, ce qui représente une part de 52.2%. Ce chiffre confirme que le Valais n'est pas le seul acteur dans ce domaine.



↑ Figure 10

Synthèse des flux mensuels moyens de TMD entre le Simplon et St-Maurice, à partir du rapport Swisstraffic

Afin de comparer les résultats de Swisstraffic à ceux du comptage automatique effectué par inNET au col du Simplon, ils ont été convertis en valeurs mensuelles moyennes, en prenant en compte une moyenne de 21 jours ouvrables par mois. Ils ont ensuite été reportés schématiquement sur une carte du Valais afin de visualiser les flux (voir figure 10).

Le rapport Swisstraffic ne donne pour l'heure pas d'information quant à la répartition sur chaque direction pour les 12 transports de marchandises dangereuses journaliers (TJOM) désignés comme étant en transit entre le Simplon et St-Maurice. Le schéma de la figure 10 est basé sur l'hypothèse qu'ils sont répartis pour moitié dans chaque direction.

^⑬

Gefahrguttransporte St-Maurice / Simplon, Ergebnisse August-Dezember 2024, 6.2.2025.

^⑭

Trajets en transit = passages aux deux endroits dans un délai inférieur ou égal à 24h.

Cette figure illustre également le fait que les flux de TMD sont environ cinq fois plus élevés à St-Maurice qu'au col du Simplon. Le rapport Swisstraffic SA montre par ailleurs que la nature des marchandises dangereuses transportées à ces deux points de passage est très différente:

- Au col du Simplon, le transport de détail (panneaux orange neutres) représente la part la plus importante avec 68%, suivi par le dioxyde de carbone (12%) et le bitume (7%).
- À St-Maurice, l'essence et les huiles minérales représentent ensemble 59%, suivies par le transport de détail (22%), le bitume (5%), l'azote (3%) et le dioxyde de carbone (2%).

Les chiffres mentionnés par Swisstraffic SA sont toutefois à considérer avec prudence. Les 23 TMD en TJOM au col du Simplon correspondent à un nombre annuel d'environ 6'000 transports de marchandises dangereuses. Les relevés de inNET Monitoring AG, dont la synthèse figure dans ce rapport au début de la mesure M4, font état de 9'771 TMD pour l'année 2024. La différence ne semble pas pouvoir être imputée à une disparité entre le premier et le second semestre. Une brève analyse des données mensuelles d'inNET montre que la période d'août à décembre sur laquelle porte le rapport Swisstraffic SA est assez représentative de l'année 2024 en termes de TMD.

Les différences entre ces données seront analysées par le groupe de travail DATA 2024, qui bénéficiera notamment pour cela de l'appui d'inNET Monitoring AG, sous mandat de l'OFROU.

Transit à travers le Valais, données de l'OFDF

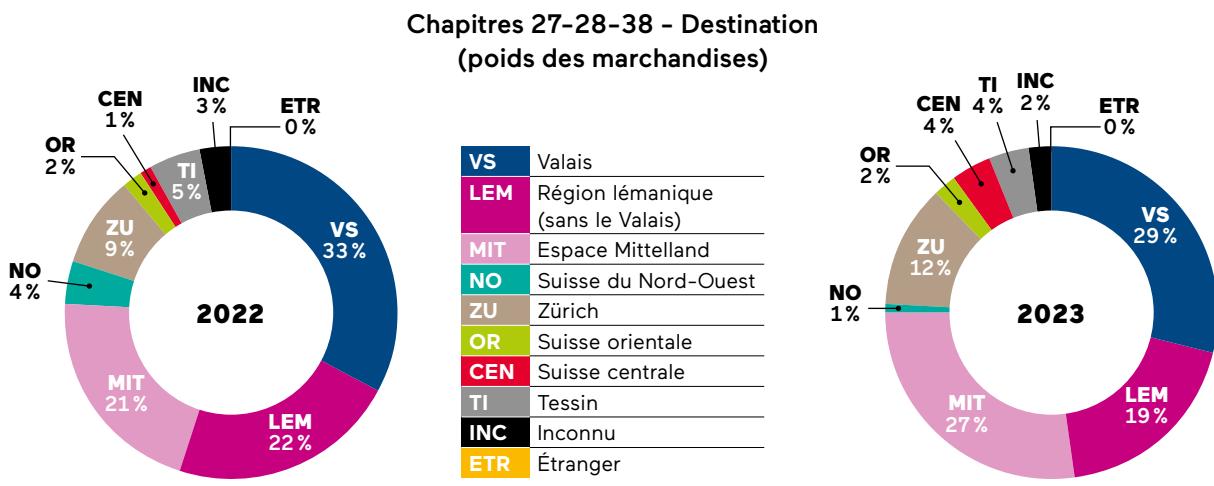
Le premier résultat de l'analyse du transit avec l'installation de St-Maurice, avec une part de transit à travers le Valais de l'ordre de 50%, semble être confirmé par l'analyse des données mise à disposition par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF). Ces données indiquent le point d'entrée d'une marchandise sur le territoire suisse, mais ne permettent pas d'en connaître le point de sortie. Celles que nous avons reçues concernent donc en grande partie les importations entrant par la douane de Gondo, et pour environ un dixième d'entre elles, le transit à travers la Suisse en provenance de l'Italie.

Dans une première approche, les marchandises de 3 des 97 chapitres de la codification des tarifs douaniers ont été prises en compte comme étant potentiellement des marchandises dangereuses:

- 27 ► Combustibles minéraux et similaires
- 28 ► Produits chimiques inorganiques et radioactifs
- 38 ► Produits chimiques divers

Plusieurs autres chapitres pourraient être concernés, mais les quantités de marchandises en regard de ces trois-là étant plutôt faibles, ils n'ont pas été pris en considération pour cette première approche.

Les informations concernant le canton de destination ont été agrégées sur les 7 régions d'analyse statistique pour la Suisse, plus le Valais considéré à part pour les besoins particuliers de cette étude.



↑ Figure 11

Répartition des marchandises des chapitres 27, 28 et 38 importées via Gondo sur les régions d'analyse statistique de Suisse

Cette première analyse indique que seul environ un tiers des marchandises des chapitres 27, 28 et 38 de la codification douanière resterait en Valais. L'analyse sera poursuivie par le groupe de travail durant l'année 2025.

La même analyse menée sur l'ensemble des données reçues (chapitres 1 à 97) des années 2022 et 2023 montre que la répartition des destinations pour les trois chapitres analysés ci-dessus n'est pas très différentes de celle de l'ensemble des marchandises déclarées. Les résultats pour l'ensemble des marchandises sont illustrés sur la figure 12.



↑ Figure 12

Répartition de l'ensemble des marchandises importées via Gondo sur les régions d'analyse statistique de Suisse

De cette analyse, il ressort que du poids total des marchandises figurant dans les données fournies par l'OFDF, la part de celles dont la destination est le canton du Valais est de l'ordre de 30%, que ce soit pour la totalité des chapitres de la tarification douanière, ou pour les chapitres 27, 28 et 38 qui représentent potentiellement des marchandises dangereuses. Les parts cumulées pour le Valais, la Région lémanique et l'Espace Mittelland sont d'environ 64% pour la totalité des chapitres, contre environ 72% pour les chapitres 27, 28 et 38.

M5



Infrastructures et offre en intermodalité

Objectifs de la mesure

La mesure M5 vise à créer, à terme, des possibilités de chargement en Valais qui ouvrent l'accès au transport combiné pour les entreprises locales. Il s'agit également d'élargir le transport combiné à des types de marchandises aujourd'hui incompatibles avec ce mode de transport. Outre les considérations économiques, les facteurs de sécurité et de logistique sont tout aussi décisifs. L'objectif est de trouver la solution la plus optimale pour les trois perspectives.

Stratégie de fret ferroviaire

Le Canton du Valais poursuit l'élaboration de sa stratégie de fret ferroviaire à l'horizon 2050. Une étude achevée en mars 2024 a montré que de nombreuses filières pourraient recourir davantage au rail, mais qu'elles se heurtent à un écueil récurrent: l'insuffisance des conditions-cadres favorisant le transfert modal.

De façon similaire au transport public de personnes, le transport de marchandises par le rail a besoin d'une offre pour convertir au rail les usagers de la route. Dans le fret, cette offre se base sur deux composantes principales:

- l'existence de sillons fret disponibles aux heures où les acteurs économiques en ont besoin, avec une vitesse commerciale concurrentielle face à la route, et
- l'existence de plateformes intermodales permettant le transfert de la route au rail.

Ce deuxième prérequis touche un domaine qui dépasse largement la seule problématique du transport de marchandises: la disponibilité du foncier qui, en Valais comme ailleurs, est déjà rare. C'est donc dans les arbitrages autour de l'utilisation du territoire et de son affectation que se joue aussi l'avenir du fret ferroviaire en Valais.

Infrastructures d'intermodalité

L'insuffisance actuelle d'infrastructures et d'offre en intermodalité explique notamment le recours à la route pour le transport vers l'Italie des gaz liquéfiés produits sur le site industriel de Viège. L'étude mandatée par le COPIL sur ce sujet (voir mesure M1) a mis en évidence qu'une offre du type transport combiné accompagné (TCA) est nécessaire pour qu'une partie de ces transports emprunte le tunnel ferroviaire du Simplon plutôt que la route du col.

Dans le Haut-Valais, les études du canton envisagent de renforcer les infrastructures d'intermodalité, que ce soit en développant le terminal existant «Bockbart» à Viège ou en développant un nouveau terminal. Il n'y a actuellement pas d'horizon temporel défini pour le développement d'une offre correspondante.

Dans le Bas-Valais, le permis de construire pour le terminal combiné de Monthey (TCM) a été délivré en 2023, et l'autorisation définitive de l'OFT est arrivée le 19 décembre 2024. Les travaux préparatoires sur les accès routiers et ferroviaires sont en cours, et les travaux principaux devraient débuter après l'été 2025. La mise en service du terminal est actuellement prévue à l'été 2027.

Dans le cadre de ce projet, le Conseil d'État valaisan a accordé à la société TCM SA un prêt sans intérêt de trois millions de francs.

M6



Contrôles sur les autres axes routiers

Objectifs de la mesure

La mesure M6 est destinée à vérifier que les transports supprimés au Simplon ne se reportent pas sur les autres axes alpins ou sur les autoroutes.

Activités 2023, mesure mise en pause

L'Office fédéral des routes (OFROU) n'ayant pas de mandat politique pour effectuer des contrôles sur d'autre axes routiers nationaux, il n'est pour l'heure pas prévu que des installations similaires à celle du col du Simplon y soient déployées.

En relation avec ce thème, l'OFROU a organisé durant l'automne 2023 un atelier pour les cantons intéressés à effectuer des comptages de TMD sur les routes cantonales en vue d'analyses au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Environ la moitié des cantons a délégué des participants à cet atelier, ce qui démontre un réel intérêt. Toutefois, les moyens nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation de d'installations de comptage automatique étant conséquents, les cantons n'ont pas l'intention d'y recourir dans un avenir proche.

Les participants à cet atelier ont décidé d'organiser une nouvelle réunion lorsque les résultats complets du Simplon seront disponibles et qu'un transfert des transports de marchandises dangereuses du Simplon vers d'autres axes sera prévisible. Dans cette attente, les activités de la mesure M6 sont mises en pause.

M7



Point de contact unique

Objectifs de la mesure

La mesure M7 vise une communication claire sur le sujet des TMD par le col du Simplon, et en particulier sur les activités de la Roadmap 2025. À cet effet, le point de contact unique est le Comité de pilotage (COPIL). En tant qu'entité présidant le COPIL, l'Etat du Valais centralise les communications entrantes et sortantes.

Communications

La règle définissant que la communication externe au sujet des travaux de la Feuille de route soit exercée uniquement par le Comité de pilotage fonctionne bien depuis le début de l'année 2023. Elle a permis de répondre d'une voix unique aux sollicitations, notamment de la part des médias et du monde politique.

Les documents suivants, issus de l'activité de la Feuille de route, ont été rendus publics sur le site internet de l'État du Valais :

- Roadmap TMD Simplon 2025 établie fin 2022 et validée par le DETEC;
- Activité 2023, Rapport intermédiaire (1^{er} semestre) et Rapport annuel;
- Activité 2024, Rapport intermédiaire (1^{er} semestre) et Rapport annuel (ce document).



Pour terminer

Conclusions

Les tendances observées sur l'année 2023 sont confirmées par les résultats des mesures de la Roadmap 2025 obtenus durant l'année 2024 :

- L'industrie lourde valaisanne ne génère pas plus que 10 à 15% du nombre total de TMD transitant par le col du Simplon, ce qui reflète la stratégie de recours au rail que les principaux sites industriels valaisans développent depuis plus de 25 ans.
- Les transports de marchandises dangereuses du groupe épichlorhydrine – au sens de l'OPAM et des méthodes de screening des risques – engendrés par l'industrie lourde valaisanne sont pratiquement inexistantes.
- Les comptages supplémentaires effectués à St-Maurice depuis août 2024, ainsi que l'analyse des données fournies par l'OFDF, montrent que plus de 50% des transports de marchandises dangereuses recensés au col du Simplon ne font que traverser le canton du Valais pour desservir d'autres régions de Suisse.
- La proportion élevée de panneaux orange neutres relevés au col du Simplon indique que le transport de détail, qui dessert l'économie et la population du Valais et du reste de la Suisse, est prédominant sur cet axe.
- Le nombre d'unités de transport ADR (marchandises dangereuses) contrôlées par le CCTL Simplon est en augmentation depuis 2022, marquant la priorité accordée à ce sujet par le Canton du Valais. Ces contrôles accrus, ainsi que ceux des autres CCTL de l'OFROU, pourraient expliquer la baisse des infractions aux règles ADR.

Suite de la mise en œuvre de la feuille de route

Les informations pour le rapport sur le transfert du trafic (Verlagerungsbericht) de l'automne 2025 seront transmises ce printemps à l'OFT. Le rapport final de la Roadmap 2025 est planifié pour le 1^{er} semestre 2026. Les activités de la feuille de route se poursuivront jusqu'au 31 décembre 2025, avec notamment les actions suivantes :

-
- M1** Poursuite des recensements des TMD de l'industrie lourde valaisanne.
Recherche d'alternatives de transport pour une marchandise utilisée sur le site de Sierre/Chippis.
-
- M2** Poursuite des actions de l'ASTAG concernant les panneaux orange neutres.
Poursuite des collectes d'information sur le bitume.
-
- M3** Poursuite des contrôles routiers par le CCTL Simplon.
Installation des infrastructures de contrôle à Gondo dès avril 2025.
-
- M4** Poursuite des comptages automatiques au Simplon et à St-Maurice.
Analyses destinées à une meilleure connaissance des panneaux orange neutres.
-
- M5** Début des travaux principaux pour le terminal combiné de Monthey à l'été 2025.

+ Suite des activités du groupe de travail DATA 2024.



©Shutterstock - Stefano Ember

**Feuille de route 2025
Rapport annuel 2024
COPIL TMD Simplon**

Avec le soutien de E-AS SA
et le graphisme de Shirlene Terrapon
Avril 2025